

EL ROL DEL DISEÑO EN LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA

[THE ROLE OF DESIGN IN THE CONTEMPORARY CITY]



resumen_ Tras varias décadas, finales del siglo XX, en las que se anunció la muerte de la ciudad, a comienzos de los años 2000 parece que esta se encuentra en un proceso de revitalización. Como ha indicado Manuel Castells, hacia el 2025 dos tercios de la población mundial vivirán en urbes y el 80 por ciento de la población planetaria se concentrará en las áreas urbanas. Por tanto podría decirse que se está produciendo un proceso de “reurbanización” en el contexto de la sociedad de la información y el conocimiento, marcado por el desarrollo de las nuevas tecnologías.

Ese contexto supone la aparición de nuevos planteamientos espaciales distintos a los ya conocidos, pero exige también un cambio en nuestros modelos de ciudad, en la medida en que los existentes hasta el momento causan la mayor parte de la contaminación y destrucción del medio ambiente.

Como alternativa, están surgiendo propuestas arquitectónicas, urbanísticas y de diseño en general que pueden ayudar a que nuestras ciudades sean más humanas y sostenibles. Así, por ejemplo, el barrio de Vauban, en Friburgo, y ECO-it, un software específico capaz de calcular el ciclo de vida de los productos o la aplicación de criterios de accesibilidad al espacio urbano.

palabras claves_ diseño | ciudad | sostenibilidad | accesibilidad.

Desde los años ochenta, un buen número de estudios e intelectuales han venido anunciando la muerte de la ciudad como resultado de una crisis de la civilización urbana. Agotado el empuje innovador que las ha caracterizado desde sus orígenes y ante un empeoramiento de la calidad de vida —acelerado en los últimos tiempos de manera exponencial—, a primera vista pudiera parecer que nuestras urbes poco tienen ya que hacer frente a las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías. Porque, ¿quién no ha pensado alguna vez lo feliz que sería trabajar desde su casa en la playa o la montaña, pero sin desconectarse del mundo y todo gracias a internet?

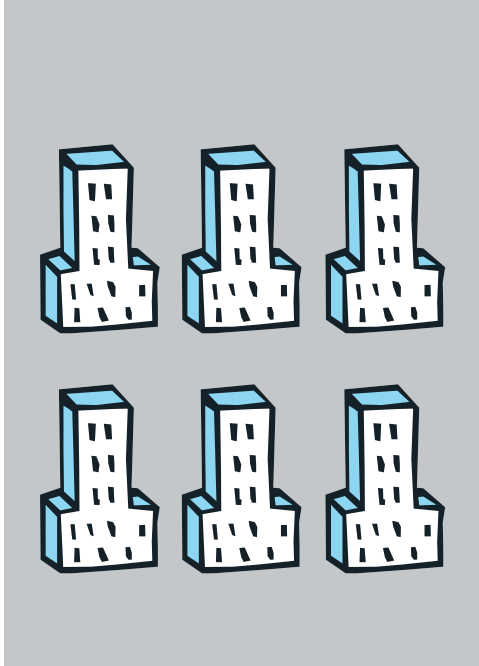
Sin embargo, y aunque estemos tentados de pensar en que las nuevas tecnologías van a contribuir a la desaparición de las ciudades, si hacemos caso de las estadísticas, los indicios demuestran que las previsiones más apocalípticas no se están cumpliendo. Como ha señalado Manuel Castells, hacia el 2025, dos tercios de la población mundial vivirán en ciudades y en torno al final del siglo unas tres cuartas partes, o sea, cerca del 80 por ciento de la población del planeta, se concentrará en áreas urbanas.¹

Por eso, y frente al pesimismo de hace veinte años, no queda más remedio que reconocer que la ciudad se encuentra en un momento de renacimiento y, quizá por ello, ha comenzado a abandonarse el discurso de la metrópoli como problema para reemplazarlo por otro en el que se defiende su papel como motor y escenario de progreso. Eso sí, tal renacimiento viene marcado por las nuevas tecnologías y tiene lugar en el nuevo contexto planteado por la sociedad de la información y el conocimiento.

Manuel Castells describe perfectamente este fenómeno de “reurbanización”: “Lo que está ocurriendo es la concentración de población en grandes centros de actividad y de emisión de información, y dentro de esos grandes centros, difusión interna en una especie de proceso de extensión espacial porque internet permite, por un lado, conectar de metrópoli a metrópoli y, dentro de la metrópoli, conectar oficinas, empresas, residencias, servicios, en un área muy grande desde el punto de vista espacial. En concreto, la idea de que íbamos a trabajar todos desde casa está desmentida empíricamente. Internet lo que permite es algo distinto: permite trabajar desde cualquier sitio, no es el teletrabajo lo que se está desarrollando”.²

Castells defiende que el ámbito geográfico que adquiere cada vez una mayor relevancia son las regiones metropolitanas, integradas por unidades urbanas cada vez más entrelazadas por infraestructuras físicas y virtuales. Los sistemas de comunicación avanzados están generando una nueva geografía caracterizada por la concentración y, al mismo tiempo, por la descentralización. Por todo ello ya no puede hablarse de centro y periferia, sino de diferentes centros conectados entre sí.

Todo esto supone la aparición de una nueva arquitectura espacial y el nacimiento de estructuras de todo tipo —familiares, laborales, etcétera—, diferentes a las que hemos conocido hasta ahora, lo que tiene consecuencias sobre la planificación del espacio público y exige un replanteamiento para adaptarse a todos estas transformaciones, entre otras razones porque a largo plazo, el modelo urbano actual se hace insostenible. El informe del Worldwatch Institute, “La situación del mundo 2007”, así lo indica, pues tal y como dice en el



abstract_ After several decades towards the end of the 20th century, in which the death of the city was announced, at the beginning of the 21st century it seems that the city is in a process of revitalization. As Manuel Castells has indicated, towards the year 2025 two thirds of the world population will live in cities and 80% of the world's people will reside in urban areas. Therefore it could be said that a process of 'reurbanization' is occurring in the context of the information society, marked by the development of new technology.

That context presumes the appearance of new spatial approaches to those already existing, but also requires a change in our city models, insofar as those that exist at present cause a great deal of pollution and environmental destruction.

Various architectural, urbanistic and general design proposals are appearing as alternatives that can help our cities to be more human and sustainable. For example, the Vauban neighborhood in Freiburg, and ECO-it, software specifically designed to calculate the lifespan of products or the application of criteria of accessibility to the urban space.

keywords_ design | city | sustainability | accessibility.

prefacio del libro Christopher Flavin —presidente del Instituto—, las ciudades son causa directa o indirecta de la mayor parte de la contaminación y destrucción de los recursos del mundo, aunque también son pioneras en políticas ambientales revolucionarias.

A pesar de que el proceso es progresivo y reciente, hay que señalar que están apareciendo nuevos planteamientos centrados en la dimensión humana de la planificación urbanística y en la búsqueda de una mayor calidad de la esfera pública. Así se ponía de relieve, por ejemplo, en el Forum Barcelona 2004, donde se dialogó sobre los problemas y desafíos que supondrán las megaurbes que se están conformando en la actualidad y se concluyó, entre otras cosas, que era imprescindible llevar a cabo un urbanismo más funcional y a la vez más humano, con servicios al alcance de todos.

Volviendo nuevamente al informe sobre "La situación del mundo 2007", en él se pone de relieve la necesidad de corregir colectivamente los fracasos del planeamiento urbano del pasado, así como imaginar, diseñar y crear ciudades diferentes. Porque las ciudades de nuestro siglo necesitan, entre otras cosas:

- > Una visión holística de los espacios urbanos.
- > La disminución de su impacto sobre el medio ambiente, mediante un mayor reciclaje de sus materiales y el empleo eficiente de la energía.
- > La reducción del impacto ambiental de la construcción, creando edificios "verdes" y utilizando técnicas tradicionales para disminuir la demanda energética.

- > Proyectos que armonicen las necesidades de los ciudadanos con las del medio ambiente.
- > Romper, mediante un metabolismo circular, con el metabolismo lineal de las urbes que simplemente convierten los recursos en residuos. Se trata ahora de reutilizar esos recursos.

Algunos ciudadanos ya están conscientes de redescubrir sus espacios públicos, al mismo tiempo que participan activamente en la tarea de dignificar el medio en el que viven mediante pequeñas acciones, como el reciclaje, o evitar recurrir al transporte privado cuando se puede utilizar el público.

Sin embargo, queda mucho por hacer. Así lo ha denunciado en España, por ejemplo, el Consejo Superior de Arquitectos. Con 44 millones de habitantes y más de 24 millones de viviendas, España se ha convertido en el primer productor y consumidor de cemento y, por tanto, en La Meca de la construcción. Por lo que se refiere a las eléctricas, es el segundo país de Europa en consumo de energía por hora.

De las 800.000 viviendas erigidas en el 2005, todas ellas son ineficientes energéticamente; es decir, gastan más energía de la que necesitan porque no aprovechan bien la luz natural y no están bien aisladas del frío ni del calor.³

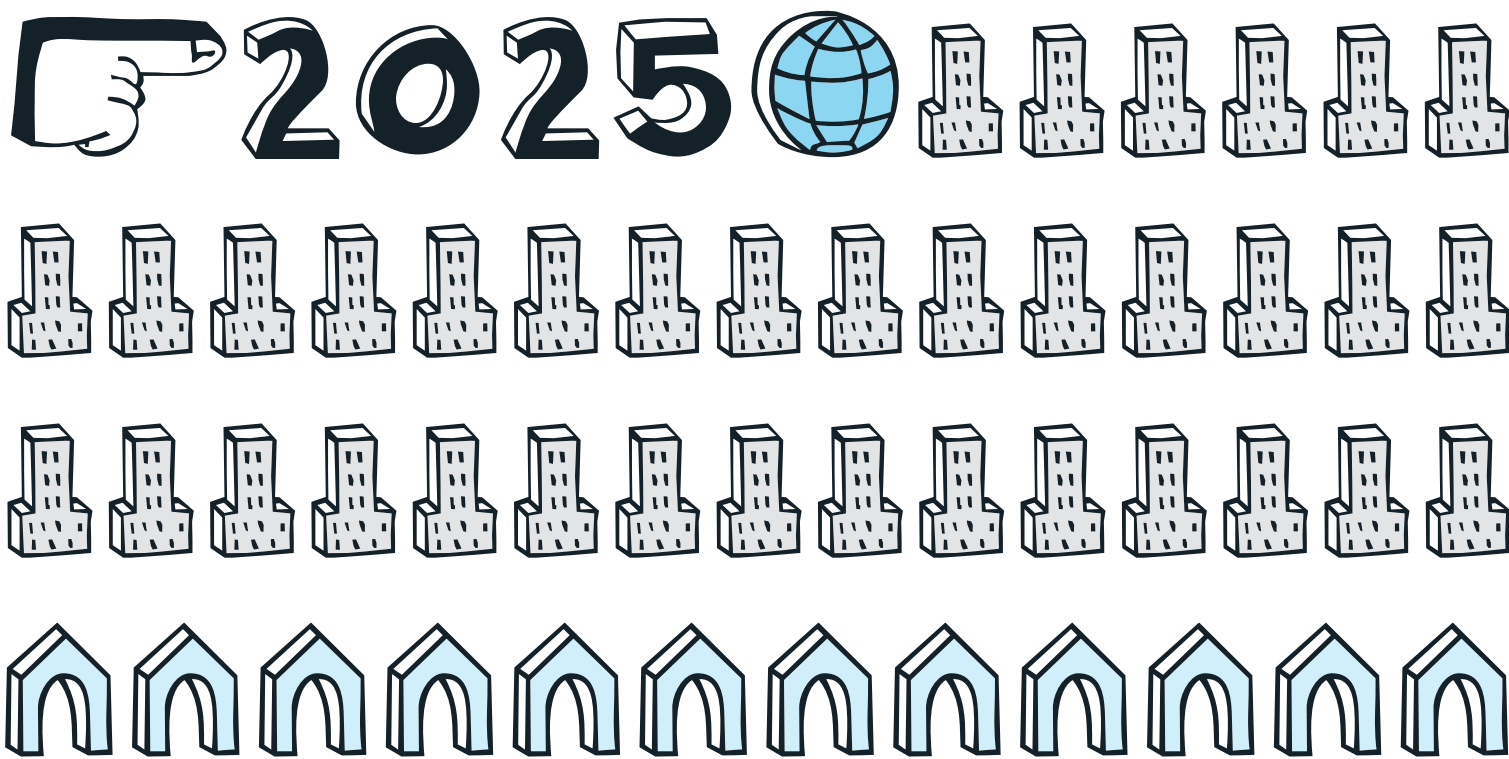
Si la situación en España es preocupante, no lo es menor en otros países como, por ejemplo, Estados Unidos. Según el Consejo de la Edificación Verde de ese país, el sector de la construcción (residencial y comercial) supone el 65,2 por ciento del total del consumo de electricidad, el 30 por ciento del total de las emisiones de gas de efecto invernadero y el 40 por ciento del uso global de todas las materias primas.

Ante esta situación, en el II Congreso Internacional de Arquitectura, Ciudad y Energía, organizado por el Centro Nacional de Energías Renovables, en junio de 2006, algunos expertos en "arquitectura bioclimática"⁴ aseguraban que es posible ahorrar calefacción y aire acondicionado tan solo con diseñar mejor los edificios para que aprovechen al máximo la luz y la ventilación naturales, utilizando al mismo tiempo energías renovables.

Como indicaba en dicho Congreso, Juan Manuel Ormazábal: "Resulta paradójico que, a diferencia de los sectores industriales o el del transporte, donde sí se vienen desarrollando acciones encaminadas a mejorar la eficiencia energética, en el sector de la edificación (residencial y terciario) que es el responsable directo del consumo de casi un 50 por ciento de la energía primaria en Europa, no se estén tomando hasta el momento medidas en profundidad".⁵

En esa misma dirección apuntaba Carlos Hernández Pezzi —presidente del Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España—: "La construcción transforma ingentes cantidades de suelo de forma irreversible y genera millones de toneladas de residuos para alcanzar un producto final que en la mayoría de los casos es ineficiente desde el punto de vista energético. Una edificación responsable podría abaratar la factura de la energía en un 87 por ciento",⁶ algo que además de redundar positivamente en el medio ambiente, lo haría en el bolsillo del inquilino que, a causa del mal diseño y aislamiento de su vivienda, se ve obligado a pagar de por vida un sobreprecio por los servicios de energía.

No obstante, poco a poco, en todo el mundo aparecen proyectos que demuestran que se puede construir de



otro modo. Así se celebran eventos como el Green Building Challenge,⁷ y se proponen soluciones. Una de ellas es la rehabilitación de edificios, pues puede llegar a suponer un 60 por ciento del ahorro energético respecto a la acción de derribarlos y volver a construirlos; otra es optar por la “arquitectura bioclimática”. Según Carlos Hernández Pezzi: “En muchos casos, una edificación responsable sería viable al mismo coste que una convencional sólo empleando más inteligentemente sus posibilidades de ahorro pasivo”.⁸ Se trata, pues, de una cuestión de diseño.

Pero la sostenibilidad urbana debe trascender al edificio para llegar al barrio y a la ciudad. En este sentido, pueden citarse dos interesantes ejemplos: los barrios de Vauban, en Friburgo, y el de Viikki, en Helsinki.

Respecto a Vauban, se trata de un proyecto que parte de la rehabilitación de unos viejos cuarteles. Empezado en 1993, es un espacio de unas 38 hectáreas pensado para acoger a unas cinco mil personas y unos seiscientos puestos de trabajo. Parte de la idea de crear un barrio multifuncional, con vivienda, empleo, espacios para el ocio y para el comercio, una idea defendida por los arquitectos “verdes”, que proponen minimizar los desplazamientos. En Vauban se ha implantado un concepto ecológico de tráfico-movilidad con pocos automóviles y una apuesta por el transporte urbano, en especial por el tranvía.

Por lo que se refiere al autoabastecimiento energético, una central de cogeneración de biomasa aporta el 88 por ciento de la calefacción del distrito y suministra el 25 por ciento de la electricidad. La energía solar fotovoltaica y la térmica están

también generalizadas. Un aspecto importante es que los edificios se han orientado hacia el sur, mientras se reforzaban sus aislamientos con ventanas de triple vidrio.

Pero además de los beneficios medioambientales, Vauban ha tenido toda una serie de logros sociales: ha conseguido que niños y adultos puedan disfrutar calles y espacios públicos, ya que al desaparecer el tráfico, se han convertido en lugares de relación social.

Por otra parte, los grupos cooperativos han hecho viviendas asequibles para personas con ingresos reducidos.

A todo ello hay que añadir que la puesta en marcha del amplio proceso participativo ha supuesto que los vecinos dispongan de una plataforma desde la que pueden expresar sus necesidades, recibir apoyo y poner en marcha sus propias iniciativas.

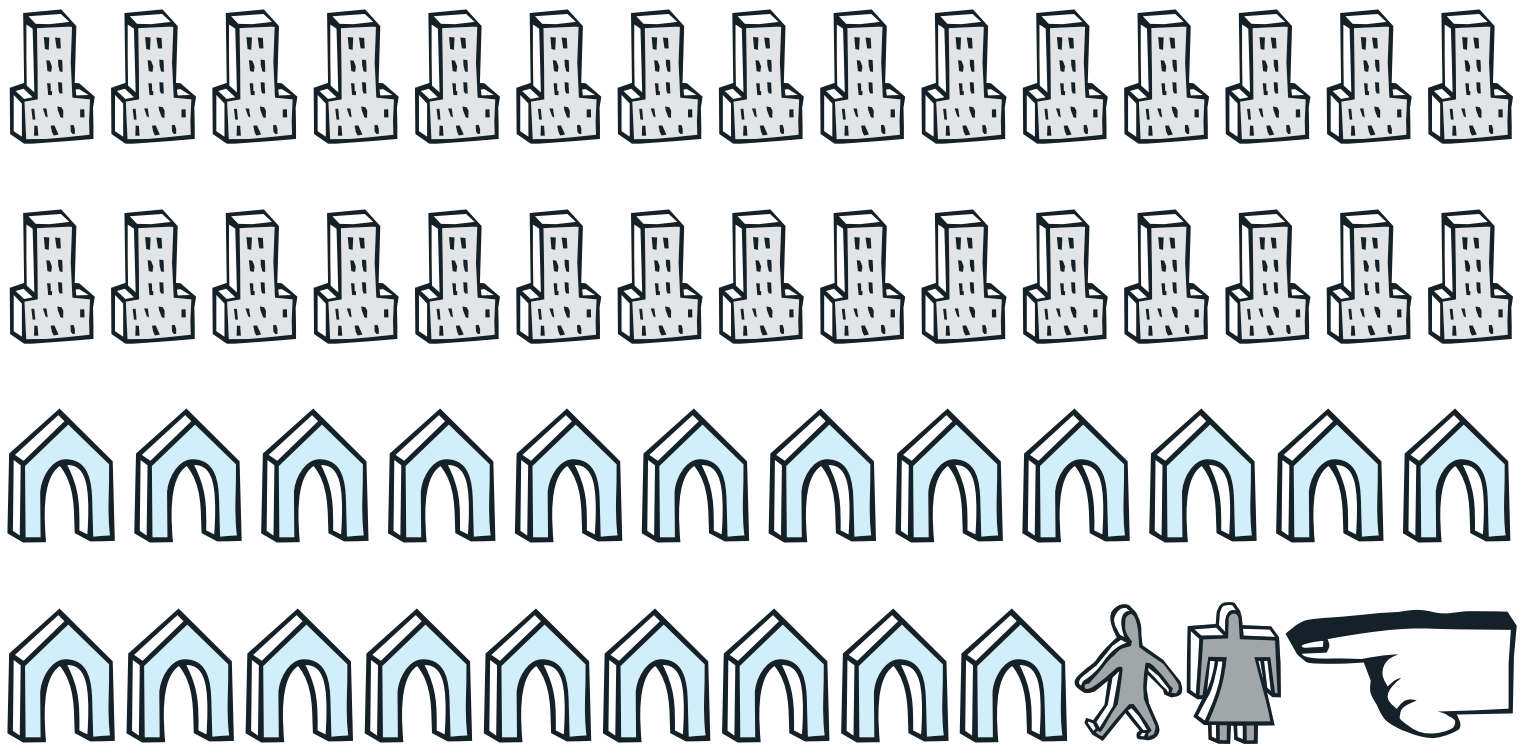
Las mujeres han participado activamente desde el primer momento. El Forum Vauban está compuesto por cuatro mujeres y dos hombres, pero además, en octubre de 1997, se celebró un taller de trabajo específico de mujeres en el que se trataron entre otros temas, la atención infantil, el transporte público, el concepto de movilidad y diseño de las zonas verdes, el fortalecimiento de las relaciones positivas y las necesidades femeninas.

Vauban ha sido todo un éxito y es un buen ejemplo de la intervención de los ciudadanos en la creación de espacios urbanos humanos y sostenibles. Surgió de la iniciativa de Forum Vauban, una ONG que creó el modelo de barrio sostenible en Vauban con el objetivo de definir

cómo había que materializar, de modo cooperativo y participativo,⁹ un nuevo concepto de desarrollo urbanístico que respondiera a las necesidades sociales, culturales, económicas y ecológicas. También es una magnífica demostración de cómo los principales recursos de cualquier proyecto son la creatividad, las ideas y la implicación de las personas en un objetivo común; en este caso, el desarrollo de su propio barrio. Al grupo de personas que trabajó en forma permanente en el Ayuntamiento —entre cinco y siete—, se añadió un equipo de voluntarios de la ONG Forum Vauban, en su mayor parte estudiantes y personas vinculadas con movimientos ecologistas. Una vez obtenida la financiación, se crearon algunos puestos de trabajo que dieron empleo a jóvenes licenciados. Después se llevó a cabo una campaña de publicidad que consiguió movilizar a los futuros habitantes del barrio para que expresaran sus ideas y formaran cooperativas de autoconstrucción. De esta manera, el Forum Vauban logró reunir a ciudadanos, arquitectos, ingenieros, expertos financieros y gestores en proyectos cooperativos.

En cuanto a la ecociudad de Viikki, situada a ocho kilómetros de Helsinki, cuenta con 17.000 habitantes. En ella los edificios se han agrupado entre “corredores verdes” que penetran en las áreas edificadas. Se orientan hacia el sur y existe una zona de refugio contra el viento formada por vegetación entre el área de campo abierto circundante y la zona edificada.

Pensados bajo criterios ecológicos, los edificios utilizan un 34 por ciento menos de energía calefactora que cualquier vivienda tradicional, y un



13 por ciento cuenta con placas solares. Las emisiones de CO₂ son inferiores en un 20 por ciento respecto a las construcciones tradicionales y consumen un 22 por ciento menos de agua en relación con lo que es habitual en Helsinki. Productos y servicios se generan localmente y las necesidades de comunicación se han minimizado.

Eco-Viikki es un proyecto experimental reconocido a nivel internacional que demuestra la colaboración entre diferentes grupos sociales, pero también una decidida apuesta ecológica, implementada gracias al desarrollo de soluciones técnicas.

Vauban y Viikki responden a la conciencia de que quienes habitamos el mundo desarrollado somos responsables del 80 por ciento de la contaminación del mundo y, por consiguiente, es tarea nuestra encontrar una respuesta y buscar nuevos estilos de vida que nos permitan continuar viviendo, pero ahora siguiendo un modelo sostenible.

Otra cuestión fundamental en cualquier planteamiento para una ciudad sostenible es la de los residuos. Evidentemente el mejor residuo es aquel que no se produce, pero es cierto que en muchos casos es inevitable generarlo. De ahí que sea esencial contemplar la reutilización y reciclaje de cualquier artefacto.

En palabras de Alfredo del Val: “Una gestión sostenible de los recursos naturales traspasa necesariamente el marco espacial de la ciudad y obliga a actuar de forma global y coordinadamente a lo largo de todas las actividades económicas: extracción, transformación, distribución y consumo, integrando en las mismas los objetivos de prevención y aprovechamiento de los residuos con el fin de reducir

progresivamente la actividad extractiva y las agresiones ambientales derivadas de la generación de residuos”.¹⁰

Es precisamente en todo este proceso donde el papel del diseñador es esencial. Como ha indicado John Tackara, muchas de las situaciones problemáticas que se nos plantean hoy son el resultado de malas decisiones de diseño: “La precaria situación del planeta, nuestra única casa, es un buen ejemplo. El 80 por ciento del impacto medioambiental de los productos, servicios e infraestructuras que hay a nuestro alrededor, se determina en la fase de diseño. Las decisiones de diseño dan forma a los procesos que hay detrás de los productos que usamos, los materiales y la energía requerida para hacerlos, las maneras en que los utilizamos diariamente y lo que pasa cuando ya no los necesitamos más”.¹¹

Cada producto tiene una “historia oculta” de gasto energético, desperdicio, contaminación y obsolescencia que, si cuando se diseña y se fabrica se tuviera en cuenta, podría si no evitarse completamente, al menos disminuirse.

De todo esto ha empezado a ser conscientes un buen número de diseñadores. Por eso ya desde mediados de los años noventa han surgido asociaciones y grupos de trabajo que ofrecen información sobre diseño y cuestiones medioambientales. Entre ellos hay que mencionar a algunas de las más activas como la australiana EcoDesign Foundation¹² y la austriaca EcoDesign Information Platform¹³ con su programa Factory of Tomorrow.

Como apoyo a esta toma de conciencia, se ha desarrollado asimismo toda una serie de herramientas informáticas, entre las que puede mencionarse

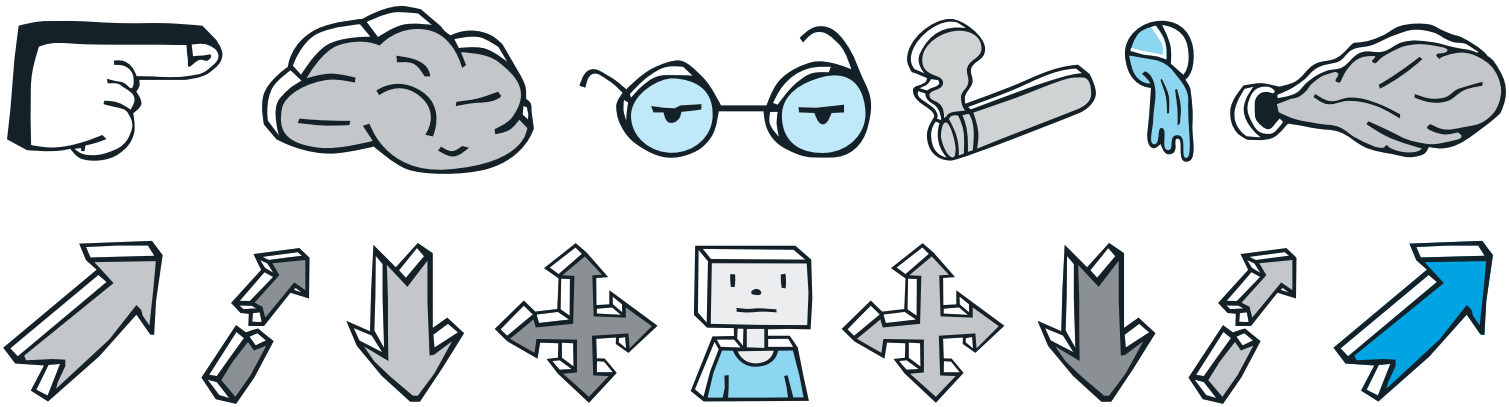
ECO-it, un software creado por el grupo holandés Product Ecology Consultants (PRE),¹⁴ a petición del gobierno de los Países Bajos, dirigido a diseñadores industriales y de packaging.

ECO-it permite modelar un producto complejo y, al mismo tiempo, conocer su ciclo de vida en tan solo unos minutos. Contiene más de doscientos ecoindicadores —tomados de informes científicos— sobre los materiales que se utilizan de modo más habitual, como son metales, plásticos, papel, cartón, cristal, etcétera, así como información sobre transporte, energía y procesos de tratamiento de los residuos.

El software calcula la carga medioambiental y muestra qué partes del producto son más “pesadas” (en el sentido de necesitar un mayor gasto de energía y de producir una mayor cantidad de desechos). Esta información permite a los diseñadores replantearse el proyecto y mejorarlo, optimizando su actuación medioambiental.

Pero no sólo eso. Muchos productos pueden diseñarse para alcanzar una mayor durabilidad. Duplicar la vida útil de los objetos significa reducir a la mitad los residuos, primero en su fase de consumo y, después, en la de reciclado. Muchos productos podrían reciclarse, aunque en realidad pocos se reciclan: en la mayor parte de las ocasiones no son fáciles de desmontar para separar y clasificar las piezas. Los diseñadores tienen la capacidad de incrementar las posibilidades de reciclado optimizando el ensamblaje.

Por tanto no nos queda más que deducir que, respecto al medio ambiente en general y al urbano en particular, el diseñador puede tomar decisiones



importantes que contribuyan a preservarlo o a mejorarlo.

Dejando a un lado los temas medioambientales, hay que señalar que quienes viven en la ciudad se encuentran además con numerosas dificultades para habitarla. Aunque normalmente no reparamos en ello, la mayoría de las urbes contemporáneas no están pensadas para servir de habitáculo a personas con discapacidad, ancianos o niños. Estos últimos han abandonado las calles en la mayor parte de las ciudades europeas, cuando hace tan solo unas décadas jugaban sin peligro en ellas e iban al colegio por su cuenta.

Como ha indicado Marta Román: “La reclusión forzosa de los niños ha supuesto la reclusión forzosa de las madres, sobre quienes sigue recayendo la labor de su cuidado [...]. Ser madre en una ciudad se convierte en una tarea dura porque un entorno hostil para los niños supone una enorme sobrecarga para quienes cuidan de ellos. Ahora las madres o padres tienen que salvar las grietas que hacen el espacio inaccesible a los niños: llevarles e irles a buscar al colegio, acompañarles y vigilarles en el parque, entretenerles en casa. Son unos nuevos papeles en la relación entre padres e hijos, los niños presos, siempre bajo la mirada de un adulto y los padres como carceleros, ambos a disgusto”.¹⁵

Y, también, como dice esta autora, el hecho de que los niños no puedan acceder y conocer por sí mismos el entorno y jugar en el espacio abierto, “tiene unas enormes repercusiones en su desarrollo como personas en cuanto a su propia autoestima, su responsabilidad y su independencia”.¹⁶

Por su parte, las personas mayores se han visto excluidas de nuestros modelos actuales de ciudad. La creación de espacios monofuncionales alejados del centro, a los que se han trasladado actividades y servicios que antes les eran accesibles, así como la degradación de la calle para su uso y estancia, han confinado a los ancianos a sus viviendas.

Para las mujeres, la mala gestión del espacio urbano ha supuesto el incremento de sus problemas,

en la medida en que a sus roles tradicionales de amas de casa, se ha añadido el trabajo fuera del hogar, con sus correspondientes desplazamientos, y ese confinamiento de niños y mayores. En raras ocasiones se invita a las mujeres a participar en los procesos de planificación en el urbanismo. Sin embargo, cuando tienen la ocasión de intervenir¹⁷ manifiestan sus demandas de un nuevo modelo de ciudad adaptado a los colectivos más débiles. Desean una ciudad segura, donde la convivencia sea fácil e igualitaria, con barrios equilibrados que dispongan de dotaciones y recursos próximos a la vivienda, estaciones céntricas, buen transporte público y un casco viejo revitalizado.

Ese nuevo modelo de ciudad supone una reconstrucción del espacio cotidiano, donde uno de los criterios ha de ser la accesibilidad, entendida como una organización del espacio que favorezca la entrada con facilidad de los ciudadanos a los bienes, servicios o personas.

Y es que todavía son muchos los espacios públicos que carecen de ascensores y rampas, y proliferan las calles mal señalizadas, inseguras y con cruces difíciles de sortear para los peatones más débiles, especialmente cuando hay obras.

Es ahí donde arquitectura, diseño gráfico e industrial pueden alcanzar un papel de primer orden, en la medida en que una de sus principales funciones sea mejorar la vida cotidiana, estableciendo un orden significativo. Un diseño apropiado puede solucionar, por ejemplo, muchos problemas de movilidad y de inseguridad.

Si concretamente nos referimos al diseño gráfico, una de sus grandes áreas en el espacio urbano es, desde luego, la creación de sistemas de señalización. Ahora bien, no basta con crear unas placas de colores con una tipografía o un pictograma donde se indique tal o cual dirección. Por definición, lo primero que tiene que hacer un sistema de señalización es ser accesible y, sin embargo, hoy por hoy el criterio de “accesibilidad” continúa limitándose al ámbito meramente visual y sigue estando dirigido a personas sin ningún tipo de discapacidad. Es más, en muchos casos, ni siquiera

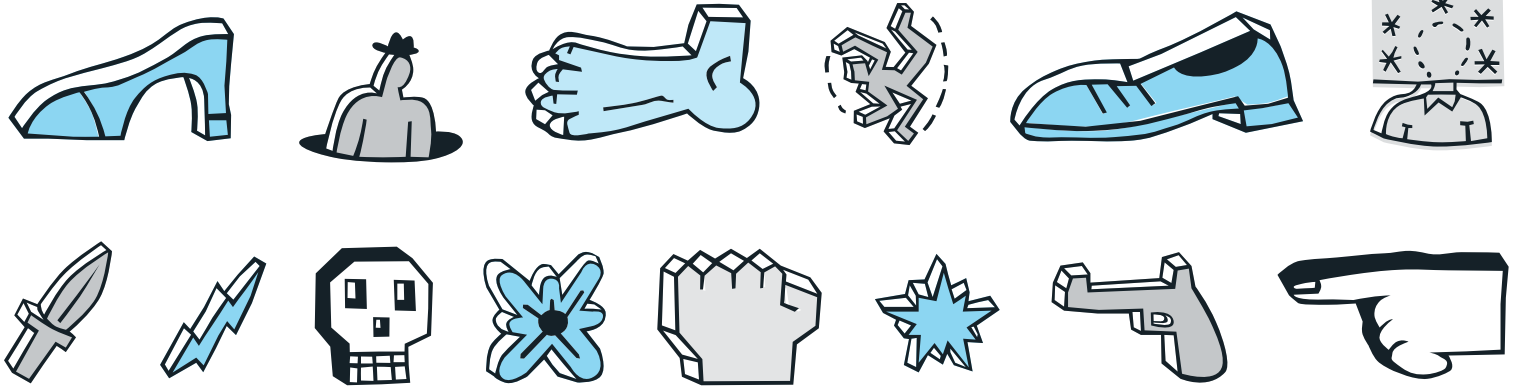
esa accesibilidad limitada a los videntes se resuelve de un modo adecuado, pues presenta deficiencias tanto en los parámetros ergonómicos como en los visuales o de implementación. Si, además, los niveles de exigencia se amplían a personas con otro tipo de capacidades perceptivas o intelectuales, se suele hacer de una manera insuficiente, marginal y sin coordinación.

Según José Antonio Juncá y Dimas García Moreno: “La señalización es una de las áreas de la disciplina del diseño en la que confluyen diferentes problemáticas y cuyo desarrollo es complejo, tanto en el proyecto como en la implantación. Pese a ello, en muchas ocasiones, se acomete como una intervención estética y formal, con objetivos de mero adecentamiento, lavado de cara o modernización. De aquí que abordar la señalización como un proyecto integral donde se satisfagan demandas latentes de colectivos sociales específicos con diferentes grados de acceso, resulte una tarea difícil e incomprendida”.¹⁸

La señalización se ha convertido, asimismo, en un indicador de la calidad turística y cultural de una ciudad. Así lo indicaba en 1980 el Consejo de Europa y hoy es difícil encontrar un lugar que no haya actuado en la generación de algún tipo de soportes informativos aplicados con la intención de llamar la atención a los transeúntes y turistas sobre el valor de su patrimonio cultural, histórico y artístico. Puede afirmarse, por lo tanto, que la señalización actúa como índice de puesta en valor del patrimonio urbano.

El diseño, además, puede contribuir a incrementar la sensación de seguridad de los ciudadanos. En este sentido, un ejemplo interesante tiene que ver con lo que los anglosajones denominan Crime Prevention Through Environmental Design —Prevención del Delito a través del Diseño del Medioambiente— (CPTED). Y es que, quizá, uno de los aspectos que los ciudadanos perciben como más negativos respecto a la vida en la ciudad es el de la inseguridad.

En ciertos casos esta percepción tiene una base real, pero en otros es, más bien, una sensación.



Sin embargo, el miedo a sufrir un ataque o un robo afecta a la calidad de la vida cotidiana y, en consecuencia, a la de la ciudad porque la gente abandona el espacio público para refugiarse en el privado. La seguridad y la percepción de la misma son fundamentales para el mantenimiento de la vitalidad de cualquier urbe.

Para los criminólogos, las características de ciertos espacios influyen en el aumento o disminución del delito, pues afirman que este debe contemplarse como un acontecimiento que sucede en un lugar y una situación determinados. En su libro *Design against crime*,¹⁹ Poyner sugería que la accesibilidad —es decir, la posibilidad de entrar y salir de un lugar— es un elemento a considerar en toda estrategia de prevención del delito. Algunos investigadores como Brantingham han señalado que la criminalidad se encuentra relacionada de una manera estrecha con ciertos tipos de trazado urbanístico.

Asimismo se han llevado a cabo diversos estudios que han venido a demostrar cómo la arquitectura y la señalización del entorno influyen en la percepción de la gente respecto de su seguridad. Saber en qué lugar nos encontramos, proporciona tranquilidad. Desconocerlo, desorientación e inquietud.

No se trata, sin embargo, de colocar barreras ni otro tipo de impedimentos físicos que, al final, redundan en un aumento de la sensación de inseguridad. Es cuestión de diseñar los espacios de otro modo, fomentando un control natural a través de una buena visibilidad y una adecuada organización.

El tema de la seguridad es uno de los muchos ejemplos sobre las áreas en las que el diseño puede intervenir en la ciudad aportando mejoras significativas. En todo caso, y ya hablando en términos generales, una de sus grandes misiones es la de ayudar a retomar la escala humana de la urbe contribuyendo a reconstruirla a la medida del conjunto de los ciudadanos. Sin duda, una tarea tan compleja como apasionante. 18o

• CITAS BIBLIOGRÁFICAS

1. M. Castells: "Lección inaugural del programa de doctorado en sociedad de la información y el conocimiento", en <http://www.uoc.edu/web/esp/articles/castells/castellsmain4.html>.
2. M. Castells, op. cit.
3. Véase el informe para el 2005 del Observatorio de la Sostenibilidad en España, en <http://www.sostenibilidad-es.org/observatorio%20sostenibilidad/esp/servicios/publicaciones/ise/> (Fecha de consulta 07/06/07).
4. Margarita de Luxan define la "arquitectura bioclimática o ecológicamente consciente" no tanto como el resultado de la aplicación de tecnologías especiales, sino como el sostenimiento de una lógica dirigida a "la adecuación y utilización positiva de las condiciones medioambientales, mantenida durante el proceso del proyecto, la obra y la vida del edificio, y la utilización por sus habitantes; sin perder, en absoluto, ninguna del resto de las implicaciones constructivas, funcionales, estéticas, etc., presentes en la reconocida como buena arquitectura; creando una nueva jerarquización en los factores determinantes antes de las soluciones construidas". Véase, M. de Luxan, "Arquitectura integrada en el medio ambiente", en <http://habitat.aq.upm.es/select-sost/ab2.html> (Fecha de consulta 10/06/07).
5. En F. Barrero A., "Las ciudades del siglo XXI", Verde. Páginas de medio ambiente de *La Razón*, 11 de junio de 2006, p. 18.
6. En F. Barrero A., ibidem.
7. <http://www.iisbe.org/iisbe/gbc2k5/gbc2k5-start.htm>
8. En F. Barrero A., op. cit., p. 18.
9. Durante el curso del proyecto, se celebraron más de cincuenta talleres participativos con los vecinos y hasta el 2001 se crearon unos cuarenta proyectos de cooperativas de construcción parcial que crearon alojamientos para más de mil personas. Véase <http://www.vauban.de>, donde se contienen las iniciativas vinculadas al proyecto Friburgo-Vauban. (La versión en inglés, está en <http://www.vauban.de/info/abstract.html>. Fecha de consulta 09/06/07).
10. A. del Val, "Tratamiento de los residuos sólidos urbanos", en *Ciudades para un futuro más sostenible*, > <http://habitat.aq.upm.es/select-sost/aa2.html> (Fecha de consulta: 28/05/07).
11. John Tackara: *In the bubble. Designing in a complex world*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press, 2005, p. 1.
12. Actualmente ha cambiado su nombre y ha pasado a denominarse *Society for Responsible Design*. Véase <http://www.green.net.au/srd/>
13. <http://www.ecodesign.at/>
14. Véase <http://www.pre.nl/eco-it/eco-it.htm#why>
15. M. Román, "La reconstrucción del espacio cotidiano", en <http://habitat.aq.upm.es/select-sost/ad3.html>. (Fecha de consulta 29/05/07).
16. M. Román, ibidem.
17. Como ejemplos pueden citarse los talleres "Pamplona con mirada de mujer" y "Las mujeres seguimos el plan", ambos realizados en Pamplona (Navarra), o el "Proyecto mujer y ciudad en la Comunidad de Madrid", que tuvo lugar en 1996. Para más información sobre experiencias y reflexiones relacionadas con mujer y ciudad, puede consultarse "Mujer y ciudad. Una visión de género sobre la vida cotidiana en la ciudad", Boletín CF+S 7, octubre 1998 en <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n7/> (Fecha de consulta: 10/06/07).
18. J. A. Juncá Ubierna, D. García Moreno, "La aplicación de la señalización universal en la señalización informativa. Wayfinding", Foro Civitas Nova 2007, en <http://www.forocivitasnova.org/pdf/boletines/Ponencia28.pdf> (Fecha de consulta 06/06/07).
19. B. Poyner, *Design against crime: beyond defensible space*, Londres, Butterworth-Heinemann, 1983.

RAQUEL PELTA _ Historiadora del diseño, doctora por la Facultad de Bellas Artes de la Universidad de Barcelona, licenciada en geografía e historia, y licenciada en comunicación audiovisual. Recientemente ha recibido el Premio Extraordinario de la Universidad de Barcelona por su tesis doctoral dedicada al diseño gráfico entre 1984 y 1999 en el ámbito anglosajón. Desde julio de 2006 hasta la actualidad, se desempeña como directora académica de la Escuela de Masters del Instituto Europeo de Design. Asimismo ejerce como profesora de la Facultad de Comunicación de la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid. Es autora del libro *Diseñar hoy*, publicado por Paidós.

Design historian with a doctorate from the Department of Fine Arts of the Universidad de Barcelona. She has degrees in geography and history as well as audiovisual communication. Recently, she received the Extraordinary Prize from the University of Barcelona for her doctoral thesis examining Anglo-Saxon graphic design between 1984 and 1999. Since July 2006, she has been the academic director of the Masters School of the Instituto Europeo de Design. She is also a professor in the Department of Communications at Madrid's Universidad Rey Juan Carlos. She is the author of "Diseñar Hoy" (Design Today), published by Paidós.